خلیج عرب کی تجارت

کا سنہری دور

(تلخیص و ترجمہ - از مولانا خالد کمال صاحب مبارک پوری)

بعض سمندری حصوں کو جہازرانی کے روز اوّل ہی سے تجارتی اہمیت حاصل ہوتی ہے۔ کیوں کہ ان کی جائے وقوع کچھ اس قسم کی ہوتی ہے کہ متمدن و مہذب ممالک کے لوگ بھی اسے با آسانی اپنی گزرگاہ بنا لیتے ہیں۔ ایسے مقامات میں سب سے زیادہ افضلیت خلیج فارس کو حاصل ہے۔

چنانچہ خلیج فارس جو اب خلیج عرب کے نام سے زیادہ مشہور ہے قدیم زمانہ سے دنیا کے دو تہذیب یافتہ ممالک یعنی ہندوستان اور عرب کے لیے نقطۂ اتصال بنا ہوا ہے اور ان ممالک کے بحری تجارتی قافلوں کی بہترین گزرگاہ ہے۔ جوں جوں دریائی اشیاء اور بحری تجارت کے متعلق لوگوں کی معلومات میں اضافہ ہوتا گیا اُن کی دوڑ بھی بڑھتی گئی۔ چنانچہ بہت ہی جلد عرب قافلے مشرقی چین کے ساحل تک جانے لگے۔

اسلامی تاریخ کے اعتبار سے خلفائے راشدین اور بنی اُمیہ کا دَور عرب حکمرانی کی تکوین کا دَور شمار کیا جاتا ہے، اور بنی عباس کا زمانہ اس عرب حکمرانی کے استقرار کا زمانہ ہے۔ اس دور میں عربوں نے مختلف میدانوں میں اپنی جولانی دکھائی۔ خصوصاً خیالات و تجارت اور صنعت میں خوب ترقیات حاصل کیں جیسا کہ اسلامی تاریخ کا دور بتاتا ہے خاندان عباسیہ کا پایہ تخت بغداد تھا۔ اور سمندر سے بغداد کا تعلق نہر دجلہ کے ذریعہ کیا گیا تھا۔ یہی نہر آگے چل کر شط العرب سے ہو کر خلیج عرب میں جا ملتی تھی۔

چنانچہ خلفائے بنی عباس نے تجارتی ترقیات کے لیے اس راستہ کو استعمال کیا۔ حضرت عمر بن خطاب نے اپنی خلافت کے زمانہ میں بصرے کو آباد کیا، جو بعد میں بحری تجارت کے اعتبار سے دنیا میں خوب مشہور ہوا۔ بصرے کی طرح سیراف کو بھی بحری تجارت کے اعتبار سے بڑی شہرت حاصل ہوئی ہے جس کو عباسیوں نے ترقی دے کر بحری تجارت کے لیے استعمال کیا یہ شہر سیراف بھی خلیج عرب ہی میں واقع ہے۔

عرب بحری قافلے تجارت کے لیے عباسی دور میں باقاعدہ، ہندوستان، چین اور کوریا کا چکر لگایا کرتے تھے۔ موجودہ سنگاپور کے جنوبی علاقہ کے ساحلی دَرّے عرب تجار سے اچھی طرح متعارف ہوئے۔ جب وہاں عرب تاجروں کی ایک پارٹی عمل میں آئی جس نے وہاں اپنا قاضی مقرر کیا۔ جو مسلمانوں کا فیصلہ کرتا تھا۔ وہیں ٹھہر کر عرب اہل چین سے تجارت کی بات چیت کیا کرتے تھے۔ اسی طرح سیلون (لنکا) میں بھی عرب کے تجارتی قافلے سنہ ھ میں اور اس سے پہلے آنے جانے لگے تھے۔

یہاں پہونچکر خودبخود یہ سوال پیدا ہوتا ہے کہ عرب ان ملکوں میں کن کن چیزوں کی تجارت کرتے تھے۔ اور چین ہندوستان اور ملایا میں کیا کیا خریدتے اور فروخت کرتے تھے۔؟

تاریخ کے صفحات اس کے جواب میں خاموش نہیں ہیں۔ بلکہ بتاتے ہیں کہ ہند چین سے کافور، خردٹ، ناریل، صندل، عود اور لونگ خرید کرلے جاتے تھے۔ اور چین سے عود۔ مشک۔ زین۔ دارچینی اور ہندوستان سے مصالحہ۔ کافور۔ عود۔ لونگ، ناریل، ہاتھی دانت۔ اور سوتی کپڑے۔ اسی طرح سیلان (سرندیب) سے یاقوت۔ الماس۔ موتیاں۔ ان تجارتی سامانوں کے مقابلہ میں عرب ممالک جو سامان ان ملکوں کو دیتے تھے، ان کی تفصیل یہ ہے۔

گیہوں۔ چاول۔ میوہ، پھول، شکر، شیشہ، ریشم۔ ریشمی کپڑے، اونی کپڑے۔ زیتون۔ عطریات۔ عرق گلاب و زعفران۔

انگوری شراب اور بنفشہ کا تیل وغیرہ -

عباسی دور حکومت تک ہندوستان - ملایا اور سنگاپور لنکا کی تجارت عربوں کے ہی ہاتھوں میں تھی - لیکن جب ترکوں کا غلبہ ہوا تو انہوں نے اس جانب کوئی توجہ نہ دی - تجار اپنے پیشے کے طور پر اس اقتصادی محاذ کو مضبوط کیے ہوئے تھے - لیکن بھلا وہ بے چارے کب تک اس محاذ پر جمع رہتے - جب کہ یورپ کے طوفانی تجارتی قافلے ان کو شکست دینے کے لیے سمندر کا چکر کاٹنے لگے - اور جب اہل یورپ نے ہندوستان کے راستہ کو معلوم کر لیا تو یہ تجارت عربوں کے بجائے پرتگیزیوں کے پاس چلی گئی -

یہ عجیب بات ہے کہ یورپ والوں کو ہندوستان کا راستہ ایک عرب جہازراں احمد بن ماجد نے بتایا - اور اس کی تفصیل یہ ہے کہ ا- جب واسکوڈی گاما ہندوستان کی دریافت کے لیے پرتگال جہاز لے کر ساحل افریقہ پر پہونچا تو اس کی ملاقات ایک عرب جہازراں بن ماجد سے ہوئی -

احمد بن ماجد نے واسکوڈی گاما کے خیالات معلوم کرنے کے بعد ہندوستان کا سب سے قریبی اور آسان راستہ بتایا چنانچہ اس کی ہدایت کے مطابق آگے سفر جاری رکھ کر واسکوڈی گاما ٹھیک وقت پر کالی کٹ پہونچا - اس کا کالی کٹ میں داخلہ ماہ اپریل ۱۴۹۸ء میں ہوا -

عربوں کا تجارتی زوال :

پرتگالیوں کا ہندوستان میں داخلہ عربوں کا تجارتی زوال خیال کیا جاتا ہے - ہندوستان کے دریافت ہوتے ہی انہوں نے اپنے تجارتی اور جنگی بیڑوں کو حرکت دی اور جہاں جس کی ضرورت ہوئی بے تکلف استعمال کیا - جہاں عربوں کے تجارتی جہاز نظر آتے جنگی بیڑے کو حرکت دیتے اور چشم زدن میں قتل و غارت گری کر کے مال و متاع لوٹ لیا کرتے - اور اگر کہیں موقعہ ہوتا تو تجارتی جہاز ساحل پر اتار کر باقاعدہ تجارت شروع کر دیتے - اس طرح پرتگالیوں نے عربوں کی تجارت کو بالکل ختم کر دیا -

دوسری سیاسی چال بھی برابر چلتے رہے - یعنی ان بندرگاہوں کو بھی اپنے قبضہ میں کرنا شروع کر دیا جن پر عرب قابض تھے اور یہ زبردستی قبضہ صرف اس لیے تھا کہ عربوں کو مرعوب کر کے تجارتی میدان سے ان کے قدم اکھاڑ دیئے جائیں - چنانچہ خلیج عرب کا کوئی ساحلی علاقہ یا کوئی بندرگاہ پرتگالیوں کی اس دست درازی سے محفوظ نہ رہی -

آج بھی ان بندرگاہوں کے قریب پرتگالیوں کے قلعہ جات اور مشین گنیں صحرائے خلیج عرب میں پائی جاتی ہیں مثال کے طور پر آپ مسقط - عمان - منامہ - بحرین - اور قطیف کو لے سکتے ہیں - جہاں پرتگالیوں کی دست درازی کے کئی ایک مظاہرے موجود ہیں -

ان ساحلی علاقوں اور بندرگاہوں پر پرتگالیوں کے قبضہ کی مدت مختلف رہی - کیوں کہ جن علاقوں نے جب کبھی طاقت پائی آزادی حاصل کی پرتگالیوں کا مقابلہ اور جواب مسقط کے بیڑے نے دیا جس کی وجہ یہ ہے کہ عمان کے باشندے بحری تجارت میں ید طولیٰ رکھتے تھے - اور پرتگالیوں کی آمد سے پہلے وہی اس تجارت کی روح رواں تھے -

انہوں نے پرتگالیوں کے مقابلہ کے لیے یوروپین طرز کی کشتیاں بنائیں - یعنی پیچ وغیرہ لگانے میں وہی طریقہ اختیار کیا جو یوروپ والے کرتے تھے -

پرتگالیوں سے پہلے عرب اپنی کشتیوں کے تختوں کو دھاگہ سے جوڑتے تھے جس کی وجہ سے وہ پرتگیزیوں کے جہاز کا مقابلہ کرنے سے قاصر تھے - اور پرتگیزیوں کے بموں اور مشین گنوں کی تاب نہ لا سکتے تھے -

آہستہ آہستہ انہوں نے بھی پرتگیزیوں کی تقلید کرتے ہوئے اپنے آپ کو ان کے مقابلہ کے لیے تیار کیا - اور ان کے جیسے ہتھیار یا تو خود بنا ڈالے یا ان سے مقابلہ کر کے حاصل کیے - اس طرح پرتگالیوں سے متعدد بار مقابلہ کر کے ان کی ہمت توڑ دی اور پھر مجبوراً ان کو خلیج فارس کے علاقے جات خالی کرنے پڑے -

پرتگالیوں کے اقتدار کے زوال کے بعد کیا یوروپی اقتدار کا خطرہ خلیج عرب کے علاقوں سے ٹل گیا ؟ اور مسلمان تجار

کا غلبہ ہو گیا۔ یہی نہیں، بلکہ ہولنڈی تجارت نے پرتگال کے خسارہ کو پُر کیا اور سترہویں صدی عیسوی تک ہولنڈی تجارت کے ایجنٹ خلیج عربی کے ارد گرد پھیل گئے۔ یہاں تک کہ یورپ کی دوسری تجارتی کمپنیاں ہولنڈی تجارتی اقتدار کو اس علاقہ سے ختم کرنے میں کامیاب نہ ہو سکیں۔ اگر کچھ جنگ کی مار سکی تو وہ ایسٹ انڈیا کمپنی تھی جو ہندوستان کو اپنے جال میں پھانس کر پورے طور پر حاوی ہو چکی تھی۔

فرانسیسیوں کی کوشش۔

اس زمانہ میں فرانسیسی بھی خلیج عربی اور محیط ہندی کے علاقے میں ہاتھ پیر مارنے کی کوشش کر رہے تھے۔ لیکن خلیج عربی کے اندر ان کی حیثیت ہولنڈی اور انگریزی تجار کے مقابلہ میں کچھ بھی نہ تھی۔ خلیج عربی کے ساحلی علاقے اور بندرگاہیں ان پر انگریزی اور ہولنڈی تجار دونوں دوش بدوش مل کر کام کر رہے تھے۔ یہاں تک کہ ۱۷۶۵ء میں ہولنڈی کمپنی خلیج عرب سے باہر نکال دی گئی۔

عرب تجارت کی ترقی۔

آج کے اس مقالہ کا مقصد اٹھارہویں صدی عیسوی کی بحری عربی تجارت کی ترقی دکھانا ہے جو خلیج عرب میں پائی جاتی ہے۔ اس سلسلہ میں دو بندرگاہوں کا نام لینا ضروری ہے۔ ایک کویت جو ریاست کویت کے نام سے مشہور ہے۔ دوسری زبارہ۔ جو قطر کی طرح بحرین کے سامنے واقع تھی۔ یہ بندرگاہ اور شہر آج بالکل ویران نظر آتے ہیں۔ حالانکہ کسی وقت خلیج عرب کی بندرگاہوں میں اس کو نمایاں مقام حاصل تھا۔

خلیج عرب کے ان دو تجارتی مرکزوں کے ذکر سے قبل ضروری معلوم ہوتا ہے کہ اٹھارہویں صدی عیسوی کی سمندری سیاست پر بھی ایک نظر ڈال لی جائے۔ جس کا حاصل یہ ہے کہ اس وقت خلیج عرب کے ایک حصہ ایران میں فارس کا زور تھا۔ اور خلیج کے عربی و فارسی کناروں پر عرب قبائل کا قبضہ ہو رہا تھا۔ اور ان علاقوں کے سمندر میں یورپی سفینے تیر رہے تھے۔ جن کا ایک کنارہ ہند سے ملا ہوا تھا۔ رہا اہل فارس اور ترک کا معاملہ — تو

اٹھارہویں صدی عیسوی ان دولوں کی کشتی کا بدترین زمانہ تھا۔ یہ کشتی ان دونوں میں ایران و عراق کے سلسلہ میں پوری صدی چلتی رہی جس کا نتیجہ یہ ہوا کہ خلیج عرب میں دو قومیں برسر اقتدار رہیں، عرب اور یورپ۔

یورپین بیڑے خلیج عرب میں سولہویں صدی ہی سے پرتگالیوں کے عروج کے ساتھ ساتھ چلنے لگے تھے۔ اور سترہویں صدی عیسوی میں ہولنڈی اور انگریزی کمپنی کی ماتحتی میں ان کی اجازت سے چلتے رہے۔ لیکن اٹھارہویں صدی عیسوی میں اس کا پانسہ پلٹ گیا۔ اور خلیج عرب کے تمام بحری و ساحلی علاقے عربوں کے قبضہ میں آ گئے۔ یہ عرب عصبیت کے بنا پر نہیں بلکہ تاریخی حقائق کی روشنی میں کہا جاتا ہے جس کی تصدیق ایسٹ انڈیا کمپنی اور اس زمانہ کے وہ افسران کرتے ہیں جو اس کمپنی میں ملازم رہے۔ نیز خلیج عرب کے یورپین سیاح بھی اس کی تصدیق کرتے ہیں۔

اس خلیج میں یورپینوں کے اٹھارہویں صدی عیسوی میں تجارتی اقتدار کے دو اسباب تھے۔ پہلا سبب تو خود ہالینڈیوں کا افلاس و دیوالیہ اور ۱۷۶۵ء تک ایک تاجر کی حیثیت سے ان کا اخراج ہے۔ دوسرا سبب انگریزوں کا استعماری جنگ میں فرانسیسیوں سے دست و گریباں ہونا ہے۔ جو صرف ہندوستان ہی میں نہیں بلکہ شمالی امریکہ میں بھی اس کے شعلے بھڑک رہے تھے۔ یہ استعماری جنگ امریکہ و ایشیا دونوں براعظموں میں دوش بدوش جاری تھی۔

اس معرکہ میں انگریزوں نے اپنی پوزیشن بچا کر ۱۷۶۳ء میں پیرس سے جو معاہدہ کیا اس کی رو سے کسی اور کو خلیج عرب کی تجارت میں دخل اندازی کا موقعہ ہی میسر نہ آ سکا۔

عروج کا زمانہ۔

اٹھارہویں صدی عیسوی خلیج عرب کے لیے تجارتی عروج کا زمانہ شمار کیا جاتا ہے جس کی وجہ یہ ہے کہ ایک طرف ترک اہل فارس کے سامنے صف آرا تھے تو دوسری طرف انگریز فرانسیسیوں سے مقابلہ کی تیاریوں میں مصروف تھے جس کا اثر یہ ہوا کہ خلیج عرب کی تجارت کے ایک خود خلیج کے باشندے بن گئے۔ اور انہوں نے

اپنی قسمت کو اپنے بدلنے کے لیے جزیرۂ عرب ۱۷۴۶ء میں دعالی سعودی حکومت کی بنیا درکھی جس کا اثر و نفوذ اس قدر ہوا کہ اٹھارہویں صدی کے اختتام تک یہ حکومت جزیرۂ عرب کے بڑے بڑے مقامات پر مشتمل ہوگئی۔

اس حکومت نے تجارتی حیثیت سے نہایت نمایاں خدمات انجام دیں۔ چنانچہ پورے جزیرہ عرب میں امن و امان عام ہو گیا۔ بدو لیٹرل اور دیہاتیوں نے قافلوں کی لوٹ مار چھوڑ دی۔ اور تجارتی قافلے نہایت امن و سکون سے صحرائے عرب پار کرتے ہوئے خلیج عرب کی بندرگاہوں سے بحرین، قطیف، عقیر، زبارہ، کویت اور مسقط ہوتے ہوئے جزیرۂ عرب میں پہونچے۔ اور اہل جزیرہ کو ہندوستان اور چین کے تجارتی سامان پیش کرتے تھے۔ نیز خلیج عرب میں یوروپین تجارتی بیڑوں کی موجودگی اور خفیہ سرگرمی نے عرب کو مدافعت پر ابھارا۔ اور انہوں نے سفینہ سازی میں بہت جلد مہارت پیدا کرلی۔ ان کے تجارتی بیڑے خلیج عرب اور اس کے باہر سے ان کے ساتھ آنے جانے لگے۔

بلا خوف تردید کہا جا سکتا ہے کہ اسی دور میں عرب نے سفینہ سازی میں جو حیرت انگیز ترقیاں کیں وہ اس دور کی بحری تاریخ پڑھنے والے کو تھوڑی دیر کے لیے مبہوت کردے گی۔

مسقط کی تقلید۔

جیسا کہ پہلے ذکر کیا جا چکا ہے کہ مسقط کے باشندے سفینہ سازی اور جہازرانی میں سترہویں صدی عیسوی کے آغاز ہی میں یوروپ کے دوش بدوش چل رہے تھے، ان کی دیکھا دیکھی دوسرے عرب باشندوں نے بھی مرکب سازی اور جہازرانی میں اہل مسقط کی تقلید کی۔ خصوصاً عتوب جو اٹھارہویں صدی عیسوی کے شروع میں کویت میں پناہ گزیں ہوئے اور ایک الگ حکومت قائم کرلی۔ جو بہ قوت تک وہاں پہونچی تھی، اور عتوب ہی ایک در زبارہ ،، نامی شہر تعمیر کیا۔ اور یہیں سے جولائی ۱۷۸۲ء میں بیرون پر دھاوا بول دیا اور بحرین کو ان عمانیوں کی دسترس سے آزاد کرا لیا جو خلیج عرب کے ساحل فارس پر پھیلے ہوئے تھے اور بحرین پر اپنا حق جتایا کرتے تھے ان عربوں کا سفینہ مسقط کے سفینوں کے دوش بدوش رہ کے خلیج

عرب کے علاقوں میں تجارت کیا کرتے تھے۔ اور ہندوستان تک آجاتے تھے۔ گویا اس وقت ہندوستان اور خلیج عرب کی تجارت انہی سفینوں کے ہاتھ میں تھی۔ اور ایک وقت ایسا بھی آیا کہ ہند کے علاوہ مشرقی جنوبی ایشیا کی تجارت پر بھی اس سفینہ کا قبضہ و اقتدار ہو گیا۔

اس کا ذکر ایسٹ انڈیا کمپنی کی شاخ بصرے کے ایک ایجنٹ مسٹر ،، مانسٹی ،، نے اپنے مکتوب لندن اور بمبئی میں یوں کیا ہے کہ :-

،، ہماری تجارت خلیج عرب میں اس طرح کم ہوتی جارہی ہے کہ گویا اس کا کوئی وجود ہی نہیں ہے۔ کیونکہ، کویت، بحرین، مسقط اور زبارہ (عتوب) کے تجارتی بیڑوں نے خلیج عرب کو اپنی مٹھی میں لے رکھا ہے۔ اب بہتر یہی ہے کہ ایسٹ انڈیا کمپنی کی شاخ بصرہ بند کر دی جائے کیونکہ تجارتی فائدہ کی امید اس حلقہ سے بے سود ہے۔ ،،

مذکورہ بالا خط کے مضمون سے یہ غلط فہمی نہ ہونا چاہیے کہ بصرے کی ایجنسی بند کردی گئی، نہیں بلکہ اگر تجارتی فائدہ مفقود تھا تو کیا ہوا سیاسی فائدہ تو اپنی جگہ تھا۔ کیوں کہ اس کمپنی کا مقصد صرف تجارت ہی نہ تھا۔ بلکہ اس کے پیچھے اس کے بڑے بڑے سیاسی منصوبے کام کیا کرتے تھے۔

بڑے بڑے مراکز۔

اب صرف ان عربی بیڑوں پر لدے ہوئے سامانوں اور ان عربی بیڑوں کے بڑے بڑے مراکز کا ذکر باقی رہ گیا ہے۔ جہاں تک سامان اور اسباب تجارت کا تعلق ہے ان کشتیوں میں وہی سامان لادے جاتے تھے جن کا ذکر شروع میں کیا جا چکا ہے۔ ان کے علاوہ کچھ اور بھی تجارتی اہم اسباب تھے۔ جن میں موتیاں، کھجوریں، گیہوں، چاول وغیرہ قابل ذکر ہیں۔ ان کے علاوہ بھی بعض ایسے بار لدے ہوتے تھے جن کی اہمیت ان تجارتی سامانوں سے کسی طرح کم نہیں تھی۔ مثلاً سونا اور یورپ کی وہ مصنوعات جو بصرے کے راستہ عربوں تک پہونچتی تھیں، یہ فہرست ان آدمیوں کے علاوہ ہے جن کو انگریز فرانسیسی عرب کشتیوں میں بڑے بڑے کرائے دے کر ہندوستان اور جنوب مشرقی ایشیا کے دوسرے شہروں میں بھیجتے تھے

یہ جاسوس اور سرکاری ملازم ان علاقوں میں آباد انگریزوں اور فرانسیسیوں کو مخصوص پیغام سمندر پار کی ہدایات سے آگاہ کرتے - اور اس کی روشنی میں آئندہ اقدام کے لئے پروگرام بناتے تھے - چنانچہ اس قسم کا ایک فرانسیسی جاسوس ۱۷۷۸ء میں کویت میں گرفتار کیا گیا تھا - ان جاسوسوں کو صرف عربوں کی کشتیوں میں یا ان کے ذریعہ کھینچنے کی ظاہری وجہ یہ ہے کہ وہ جاسوس عربوں کے بھیس میں ہو کر لوگوں کی نظر سے محجوب کرکے اپنی مہم کے لئے کارہائے نمایاں انجام دیا کرتے تھے - اور دشمنوں کے تعرض سے بے خوف ہو کر منزل مقصود تک پہنچنے کی گارنٹی حاصل کر لیتے تھے - کیونکہ اس وقت عرب بیشتر اکثر یورپ کے بیڑوں سے مقابلہ بھی کیا کرتے تھے - اس لئے ان عربوں کے پاس جدید قسم کے ہتھیار اور سامان دفاع "قابل اطمینان حد تک موجود رہا کرتے تھے -

ڈاک -

اس دور کی عربی تجارت کے سلسلہ میں اگر قافلوں کی گزرگاہوں اور جنگل سے ہو کر گزرنے والی ڈاک کا ذکر نہ کیا جائے تو یہ موضوع تشنہ رہ جائے گا - کیونکہ اس زمانہ میں تجارتی قافلے بذریعہ خشکی پورے جزیرہ عرب کو گھیرے ہوئے تھے - عراق سے بغداد کی طرف اور شام سے حلب کی طرف باقاعدہ قافلوں کی آمد و رفت رہا کرتی تھی -

اس قسم کے قافلوں کا ذکر جنوب میں مسقط تھا اور قطر کویت بڑے کارگزار یا دہ تھا مشہور انگریز سیاح تاجر آئیو نیر ۱۷۵۸ء میں کویت گیا تھا - اپنے قافلوں کے صحرائے کویت عبور کرنے کی کیفیت بیان کرتے ہوئے لکھتا ہے کہ :-

"جس قافلہ کے ساتھ وہ سفر کر رہا تھا وہ پانچ ہزار اونٹوں پر مشتمل تھا - اکثر اونٹ پر سامان بار تھے - کچھ اونٹوں پر مسافر بھی سوار تھے - اسی طرح ایک دوسرے قافلہ کی بابت اندازہ ہے کہ وہ تین سو اونٹوں پر مشتمل تھا - اور اس قافلہ کے سامانوں کی مجموعی قیمت ۵ لاکھ سے کسی طرح کم نہ تھی - نیز لکھتا ہے کہ اکثر قافلے حلب سے کویت جاتے تھے -

جیسا کہ ہم نے لکھا ہے کہ اٹھارہویں صدی عیسوی میں جزیرہ عرب میں صرف تجارتی قافلے ہی نہیں آتے جاتے تھے بلکہ ایک جنگل و بیابان سے ہو کر گزرنے والی ڈاک کا بھی باقاعدہ انتظام تھا - جو حلب، البصرہ، اور کویت کے درمیان جاری تھی - اس کا مقصد یہ تھا کہ اہم دستاویز یا ضروری خطوط بوقت ضرورت جس قدر جلد ہو سکے ہندوستان پہونچ جائیں -

یہ خطوط اور دستاویزات اکثر ایسٹ انڈیا کمپنی کے متعلق ہوا کرتے تھے، اس ڈاک کی سرعت اور جلد بازی کا حال تھا کہ سننے والا تعجب کرتا تھا کہ اس قدر قلیل مدت میں اس قدر طویل مسافت والا پیام کس طرح پہونچایا جا سکتا تھا - چنانچہ حلب - بصرہ اور کویت آنے جانیوالے قافلے جس مسافت کو ۷۰ اور ۷۵ دن میں طے کرتے تھے وہی مسافت بذریعہ ڈاک زیادہ سے زیادہ دس دن اور کم سے کم چھ دن میں طے کی جاتی تھی -

---

ضروری درخواست

جن حضرات نے اب تک حرمین کا سالانہ چندہ ادا نہیں فرمایا ہے وہ از راہ کرم جلد از جلد اپنی پہلی فرصت میں بذریعہ منی آرڈر روانہ کرکے ممنون کرم بنائیں - اور ہماری اس درخواست کو درجہ قبولیت عطا کریں -

(منیجر)